Deutscher Bundestag **Drucksache 15/2238**

15. Wahlperiode 15. 12. 2003

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Klaus Brähmig, Klaus Hofbauer, Dirk Fischer (Hamburg), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 15/2039 –

Rahmenbedingungen für das deutsche Taxi- und Mietwagengewerbe

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Taxi ist unbestritten ein wichtiger und unverzichtbarer Teil des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Als einziges Verkehrsmittel im Tür-zu-Tür-Verkehr steht es der Bevölkerung an 365 Tagen rund um die Uhr zur Verfügung und erhält dabei keinerlei staatliche Unterstützung. Für Millionen alte und behinderte Menschen ist das Taxi das wichtigste Verkehrsmittel, um ihre Mobilität aufrechtzuerhalten. Auch für den Tourismusstandort Deutschland ist das Taxi ein wichtiger Leistungsträger. Insbesondere für Besucher aus dem Ausland ist der Taxifahrer der erste Kontakt, der einen wichtigen Beitrag dazu leistet, ob Deutschland als attraktives und gastfreundliches Reiseland empfunden wird.

Die seit Jahren anhaltende Wirtschaftskrise, die ständig steigende Zahl der Arbeitslosen, die Verunsicherung der Bürger durch die Wirtschaftspolitik der Bundesregierung sowie die rückläufigen Gästezahlen und Übernachtungszahlen im Gastgewerbe haben zu einem dramatischen Rückgang der Fahrgastzahlen im Taxiverkehr geführt. Der Umsatz eines Taxis liegt mancherorts heute pro Stunde Einsatzzeit oft unter 10 Euro. Gleichzeitig sind die fixen und variablen Kosten wie beispielsweise Eichgebühren, die Ökosteuer und Kraftstoffpreise in den vergangen Jahren in die Höhe geschnellt. Mittlerweile gehören Schichten von 12 bis 14 Stunden für Taxiunternehmer und angestellte Taxifahrer zum Normalpensum. Sinkende Unternehmensgewinne und sinkende Löhne bei stetig steigender Arbeitszeit sorgen auf der Unternehmerseite für einen zunehmend überalterten Fuhrpark und auf Seiten des Fahrpersonals für mangelnde Freundlichkeit gegenüber dem Fahrgast.

Beispielsweise kommt die Untersuchung „Gutachten gemäß § 13 (4) PBefG über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadt Essen“ der Stadt Essen vom Mai 2003 zu dem Schluss, dass in der Stadt Essen die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes nicht mehr gegeben ist und die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zudem viele Unternehmer in die Illegalität abdriften lassen.

Die „Sondererhebung zu Taxen- und Mietwagenverkehr“ vom 1. März 2000 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW)

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 11. Dezember 2003 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

gibt deutlichen Aufschluss darüber, dass die Abwanderung der Kunden und der Unternehmer in den Mietwagenbereich bereits gravierende Ausmaße angenommen hat. Der Bestand genehmigter Taxen und Mietwagen in Deutschland stieg im Zeitraum vom 1. März 1996 bis zum Stichtag der Erhebung von 74 853 um 6,57 % auf 79 774 Fahrzeuge. Während beim Taxenverkehr nur ein geringer Zuwachs von 692 Fahrzeugen (1,32 %) zu verzeichnen war, gab es eine ausgeprägte Zunahme beim Taxen- und Mietwagenverkehr mit Mischkonzessionen von 7,61 %. Beim reinen Mietwagenverkehr gab es einen deutlichen Anstieg um 20,93 % oder 3 953 Fahrzeuge.

Hinzu kommt, dass das Taxigewerbe durch einen über 40 Jahre alten, starren und längst nicht mehr in allen Bereichen zeitgemäßen Ordnungsrahmen gebunden ist. Die Bestimmungen im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) bedürfen daher einer längst überfälligen Überarbeitung.

1. Ist nach Ansicht der Bundesregierung, das Taxi ein fester Bestandteil des ÖPNV, und wenn nein, warum nicht?

Nicht jeder Taxiverkehr ist öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV). Vielmehr lautet die im Rahmen der Bahnreform durch Artikel 6 Abs. 116 des Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2418 ff.) von den Fraktionen der CDU/CSU und der SPD einvernehmlich in das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) eingefügte Vorschrift des § 8 Abs. 2 PBefG: „Öffentlicher Personennahverkehr ist auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der eine der in Absatz 1 genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt und verdichtet."

Beispiele für den Ersatz von Linienverkehr sind z. B. folgende flexible Sonderformen: Linien-Taxi, Anschluss-Linien-Taxi, Abruf-Linien-Taxi und Veranstaltungs-Sammeltaxi. Für die Ergänzung des Linienverkehrs sind das Anruf-Sammeltaxi, das Frauen-Nachttaxi und der Taxi-Ruf-Service zu nennen.

2. Gibt es Überlegungen seitens der Bundesregierung, dem Taxigewerbe angesichts der wirtschaftlichen Lage den gleichen Nachlass bei der Ökosteuer zu gewähren wie den konkurrierenden Verkehrsmitteln Bus und Bahn, und wenn nein, warum nicht?

Mit dem Gesetz zur Fortführung der ökologischen Steuerreform vom 16. Dezember 1999 (BGBl. I S. 2432, 2000 I, S. 147, 440) wurde für die Personenbeförderung im Schienenverkehr und mit Kraftfahrzeugen im genehmigten Linienverkehr für den Nahverkehrsbereich eine Vergütungsmöglichkeit für einen Teil der Mineralölsteuer auf Kraftstoffe eingeführt. Dadurch wird der ÖPNV nur mit der Hälfte der Steuersatzanhebungen auf diese Kraftstoffe belastet. Diese Steuerbegünstigung soll die wirtschaftlichen Grundlagen für den ÖPNV langfristig sichern und zu einer Steigerung der Attraktivität des ÖPNV beitragen. Sofern Taxen im Linienverkehr für den Nahverkehrsbereich (z. B. so genannter Anrufsammeltaxenverkehr) eingesetzt werden, werden ebenfalls die ermäßigten Mineralölsteuersätze gewährt.

Der ÖPNV wird allgemein als Teil der Daseinsvorsorge verstanden. Dessen Funktionsfähigkeit und Attraktivität zu sichern, liegt nicht nur aus sozialen Gründen, sondern gerade auch deswegen im besonderen öffentlichen Interesse, weil so in den städtischen Bereichen Verkehrsfluss und Luftqualität verbessert sowie staubedingte Behinderungen und Unfallgefahren reduziert werden können. Taxiverkehr ist – bis auf die in der Antwort auf Frage 1 genannten Fälle – Gelegenheitsverkehr und stellt somit eine Form des Individualverkehrs dar; er

ist demgemäß nicht der Daseinsvorsorge zuzuordnen. Seine steuerliche Gleichbehandlung mit dem ÖPNV wäre somit nicht gerechtfertigt.

3. Wie bewertet die Bundesregierung die Kritik aus dem Taxigewerbe, dass § 2 Abs. 3 PBefG die unternehmerische Freiheit unzulässig einengt, da durch diese Bestimmung Unternehmensverkleinerungen unnötig erschwert werden?

Der verfassungsrechtlich unzulässige Handel mit Genehmigungen gab, wie der amtlichen Begründung in Bundestagsdrucksache 9/2128 zum 5. Änderungsgesetz zum Personenbeförderungsgesetz vom 25. Februar 1983 (BGBl. I S. 196) zu entnehmen ist, Veranlassung, die Übertragbarkeit der aus der Genehmigung erwachsenden Rechte und Pflichten grundsätzlich auszuschließen.

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass eine Übertragbarkeit der aus der Genehmigung erwachsenden Rechte und Pflichten aus verfassungsrechtlichen Gründen auch weiterhin nur unter der Voraussetzung zugelassen werden soll, dass „gleichzeitig das ganze Unternehmen oder wesentliche selbständige und abgrenzbare Teile des Unternehmens übertragen werden“ (so § 2 Abs. 3 PBefG). Sie wird daher keine Initiative zur Änderung des § 2 Abs. 3 PBefG ergreifen.

4. Beabsichtigt die Bundesregierung, § 2 Abs. 3 PBefG so zu ändern, dass Mehrwagenunternehmer nicht mehr gezwungen sind, ihren ganzen Betrieb zu veräußern, sondern die Möglichkeit haben, ihren Betrieb durch die Übertragung einzelner Genehmigungen zu verkleinern, und wenn nein, warum nicht?

Nein. Das Bundesverfassungsgericht hat in einem auf die Fragestellung übertragbaren Beschluss vom 14. Oktober 1975 zum Güterkraftverkehrsrecht ausgeführt, dass nur begrenzt erteilte Genehmigungen nicht zum Handelsobjekt werden dürfen. Das Bundesverwaltungsgericht hat in einem Urteil vom 27. November 1981 – 7C57.79 – ausgeführt, dass die Chancengleichheit der Bewerber um eine Genehmigung nicht mehr bestehen würde, wenn die Übertragung von Genehmigungen zum Handelsobjekt mit erheblichen Preisen gemacht werden könne. Diese Überlegungen sind auch für die Haltung der Bundesregierung maßgebend.

5. Was beabsichtigt die Bundesregierung gegen illegale Beschäftigung im Taxi- und Mietwagengewerbe und gegen illegale Personenbeförderer zu unternehmen?

Unter der Federführung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit (BMWA) ist unter Beteiligung des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) eine Arbeitsgruppe zur intensiveren Bekämpfung der Schwarzarbeit und der illegalen Beschäftigung im Taxen- und Mietwagengewerbe eingerichtet worden.

In einer ersten Sitzung der Arbeitsgruppe sind bisher unterschiedliche Vorschläge erörtert worden. Dabei geht es einerseits um Lösungsansätze, die sich auf die technische Ausrüstung der Fahrzeuge beziehen, andererseits um übergreifende Ansätze zur besseren Erfassung von Geschäftstätigkeiten in Branchen mit überwiegenden Bargeschäften. Die Beratungen der Arbeitsgruppe werden fortgesetzt.

6. Wie steht die Bundesregierung Forderungen gegenüber, einen Personenbeförderungsschein (P-Schein) einzuführen, der auf der Vorderseite das obligatorische Lichtbild, den Namen und Vornamen des Fahrers sowie die Nummer des P-Scheins mit Gültigkeitsdauer ausweist?

Die Frage, ob es sinnvoll ist, auf dem Muster der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (Muster IV der Anlage 8 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV)) ein Lichtbild vorzuschreiben, wurde mehrfach mit den für das Fahrerlaubniswesen zuständigen obersten Landesbehörden erörtert. Es bestand Einigkeit darüber, dass ein solcher Bildnachweis nicht erforderlich ist, da der Führerschein zur Fahrgastbeförderung gemäß § 48 Abs. 3 FeV bei der Fahrgastbeförderung neben dem nach § 25 FeV ausgestellten Führerschein mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen ist. Zudem verweisen die zuständigen Landesbehörden auf den erhöhten Verwaltungsaufwand und technische Probleme bei der Ausstellung.

7. Gibt es seitens der Bundesregierung Überlegungen, die Rückseite des P-Scheins um Angaben zum Arbeitgeber, den Sozialversicherungsträgern (Rentenversicherung, Krankenkasse, Berufsgenossenschaft) und die Personalausweisnummer zu ergänzen?

In fahrerlaubnisrechtlicher Hinsicht wären mit den vorgeschlagenen zusätzlichen Angaben auf der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung keine Vorteile verbunden. Die Bundesregierung verschließt sich jedoch nicht praktikablen und zielführenden Vorschlägen, den „P-Schein“ so zu gestalten oder zu ergänzen, dass damit ein Beitrag zur wirkungsvollen Bekämpfung der illegalen Beschäftigung im Taxi- und Mietwagengewerbe geleistet werden kann.

8. Beabsichtigt die Bundesregierung, gesetzliche Grundlagen dafür zu schaffen, dass die Vorderseite des neuen P-Scheins vorne am Armaturenbrett für jeden Fahrgast sichtbar anzubringen ist?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

9. Beabsichtigt die Bundesregierung eine gesetzliche Regelung auf den Weg zu bringen, die festlegt, dass Taxiunternehmer ab der 2. Taxikonzession mindestens einen sozialversicherungspflichtig fest angestellten Fahrer nachweisen müssen, und wenn nein, warum nicht?

Nein. Dies wäre eine Überreglementierung und ein gerade mit Blick auf die Klein- und Familienbetriebe nicht vertretbarer Eingriff in die unternehmerische Entscheidungs- und Gestaltungsfreiheit.

10. Wie bewertet die Bundesregierung die Forderung nach Einführung eines gesonderten Kennzeichens für alle Taxen und Mietwagen, dass neben der Kennung für die Stadt bzw. den Landkreis, die Konzessionsnummer enthält und mit einer Buchstabenkennung eine Unterscheidung für Taxis und Mietwagen vornimmt?

Auch dieser Vorschlag ist als Überreglementierung abzulehnen. Soweit es um die bessere Erkennbarkeit der Ordnungsnummer des Taxis (§ 27 Abs. 1 Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)) geht, wäre deren Integration in das Taxischild ein Ansatz, der bereits mit den obersten Verkehrsbehörden der Länder diskutiert wird.

11. Ist der Bundesregierung bekannt, dass die Genehmigungsbehörden z. B. in Berlin und Hamburg seit Jahren, trotz eines gravierenden Überangebotes, weitere Taxikonzessionen erteilen, nur weil sie auf Grund des jetzt gültigen § 13 Abs. 4 PBefG keine Möglichkeit sehen, Anträge auf Neuerteilungen abzulehnen?

Bei einem Zuwachs von 1,32 % an Taxenkonzessionen in einem Zeitraum von 4 Jahren wären weitere über die geltende Rechtslage hinausgehende Zugangsbeschränkungen verfassungskonform nicht zu realisieren.

12. Wie bewertet die Bundesregierung das Gutachten der Stadt Essen über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadt vom Mai 2003, insbesondere im Hinblick auf den Vorschlag, dass eine deutliche Reduzierung der Konzessionen zur Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes führen würde?

Auf die Antwort zu Frage 11 wird verwiesen. Im Übrigen weist die Bundesregierung auf den Widerspruch hin zwischen dem genannten Vorschlag und den z. B. den Fragen 3, 4 und 16 zugrunde liegenden Überlegungen, die eine Reduzierung der Anzahl von Taxen-Konzessionen eher erschweren würden.

13. Beabsichtigt die Bundesregierung, durch eine Novellierung des § 13 Abs. 4 PBefG dazu beizutragen, dass nur dann neue Konzessionen erteilt werden können, wenn die Beförderungsnachfrage durch das bestehende örtliche Taxigewerbe nachweislich nicht erfüllt werden kann?

Auf die Antwort auf Frage 11 wird verwiesen.

14. Gibt es Überlegungen seitens der Bundesregierung, bei einer Novellierung des § 13 Abs. 4 PBefG auch die Zahl der Mietwagen mit einzubeziehen, um eine Flucht von Taxiunternehmen ins Mietwagengewerbe zu verhindern, und welche Argumente sprechen dafür beziehungsweise dagegen?

Die Ausdehnung der den Marktzugang einschränkenden Regelungen, wie sie für den Taxiverkehr gelten, auf den Mietwagenverkehr wäre verfassungswidrig und wird daher seitens der Bundesregierung nicht in Betracht gezogen. Die im Einigungsvertrag für eine Übergangszeit für die neuen Länder getroffene Regelung, sowohl für den Taxen- als auch für den Mietwagenverkehr nur subjektive Zugangskriterien gelten zu lassen, wurde von den Verbänden des Taxiverkehrs vehement abgelehnt.

15. Wie beurteilt die Bundesregierung Aussagen aus Kreisen des Taxigewerbes, dass in den Städten, in denen mit Taxikonzessionen gehandelt wird, in vielen Fällen neue Konzessionen nur beantragt werden, um diese nach Ablauf der Sperrfrist gewinnbringend zu veräußern, und welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, diesen Konzessionshandel einzudämmen?

Bei einem Zuwachs von Taxenkonzessionen von 1,32 % in 4 Jahren kann die Anzahl der kritisierten Fälle von Konzessionshandel nicht sehr hoch sein. Die Unterbindung dieses unzulässigen Konzessionshandels wäre Angelegenheit der für die Durchführung des PBefG zuständigen Länder.

16. Beabsichtigt die Bundesregierung im PBefG eine Regelung zu verankern, die Altunternehmern bei Betriebsaufgabe eine Übertragung der Taxikonzession erlaubt, und wie könnte diese – insbesondere im Hinblick auf den Personenkreis – ausgestaltet werden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

17. Beabsichtigt die Bundesregierung, § 16 Abs. 3 PBefG so zu ändern, dass Unternehmern die Wiedererteilung der Konzession unbefristet bis auf Widerruf erteilt wird, wenn keine Zweifel an der Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit des Taxi- oder Mietwagenunternehmers der Genehmigungsbehörde bekannt werden, und wenn nein, warum nicht?

Diese Anregung müsste auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass derzeit ebenso für den Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen nur befristete Genehmigungen möglich sind, hinsichtlich der Auswirkungen gründlich geprüft werden.

18. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass Taxiunternehmen nur an einem einzigen Ort Taxikonzessionen betreiben dürfen, oder befürwortet sie die unternehmerische Initiative von Taxiunternehmern, auch an mehreren Betriebssitzen ihr Gewerbe zu betreiben?

Die Bundesregierung begrüßt grundsätzlich unternehmerische Initiativen von Taxiunternehmern, auch an mehreren Betriebssitzen ihre Beförderungsleistung anzubieten und zu erbringen. Dies ist auch zulässig.

19. Ist der Bundesregierung bekannt, dass von manchen Genehmigungsbehörden die Regelung des § 26 Nr. 2 PBefG in der Weise ausgelegt wird, dass es Taxiunternehmern grundsätzlich verwehrt sein soll, in verschiedenen Betriebssitzgemeinden Taxigenehmigungen zu betreiben, und beabsichtigt die Bundesregierung eine gesetzliche Klarstellung zu veranlassen, damit diese bisher unterschiedliche Auslegung des § 26 Abs. 2 PBefG in Zukunft bundesweit einheitlich geregelt wird?

Dies ist bekannt. Eine unrichtige Gesetzesanwendung durch einzelne Genehmigungsbehörden kann aber nicht immer Anlass zu einer sofortigen Anpassung von Rechtsvorschriften sein. Es ist zunächst Aufgabe der Länder, für einen rechtmäßigen Vollzug des PBefG zu sorgen. Sollte es weiterhin zu einer unrichtigen Gesetzesanwendung kommen, wird die Bundesregierung eine entsprechende gesetzliche Klarstellung prüfen.

20. Wie steht die Bundesregierung Forderungen gegenüber, dem Taxigewerbe in Zukunft die Möglichkeit einzuräumen, Shuttledienste mit sitzplatz-bezogenen Fahrpreisen anzubieten, und sieht die Bundesregierung hierin eine Möglichkeit die Kosten für die Verbraucher zu senken und den Unternehmern neue Einnahmequellen zu erschließen?

Die erwähnten Shuttledienste wären kein Taxiverkehr im Sinne des PBefG, sondern könnten allenfalls je nach Lage des Einzelfalles als Linienverkehr oder nach § 2 Abs. 6 PBefG als besondere Verkehrsart oder Verkehrsform genehmigt werden. Dies wird von den Ländern auch so praktiziert.

21. Beabsichtigt die Bundesregierung, § 51 PBefG dahin gehend zu ergänzen, dass die Genehmigungsbehörde über Anträge auf Änderung der Beförderungstarife im Taxiverkehr innerhalb einer angemessenen, gesetzlich bestimmten Zeit entscheiden muss, und welchen Zeitraum zwischen dem Antrag auf Änderung der Beförderungstarife und einer abschließenden Entscheidung hält die Bundesregierung für angemessen?

Die Bundesregierung sieht auch aus verfassungsrechtlichen Gründen keinen Anlass, über die allgemeinen Verfahrensgrundsätze, wie sie in den Verwaltungsverfahrensgesetzen der Länder niedergelegt sind, hinaus auf diesem Gebiet bundesrechtliche Regelungen zu treffen.

22. Gibt es seitens der Bundesregierung die Absicht, in § 25 Abs. 2 der BOKraft das GPS-Notrufsystem auf Betriebsfunkbasis als eine Alternative für die bisherige Alarmanlage aufzunehmen, und wenn nein, warum nicht?

Nein. Notrufsysteme auf Betriebsfunkbasis sind nicht bundesweit betriebsfähig. Auch bei Installation eines Notrufsystems auf Betriebsfunkbasis kann damit auf die bisherige Alarmanlage nicht verzichtet werden. Bei Taxifahrten, bei denen der Sendebereich des Betriebsfunks verlassen wird, könnte ansonsten die Taxifahrerin oder der Taxifahrer nicht auf eine Notlage aufmerksam machen. Hierzu ist anzumerken, dass sich die Bundesregierung an europäischen Überlegungen beteiligt, für alle Kraftfahrzeuge bundesweite Notrufsysteme einzuführen, die auch grenzüberschreitend kompatibel sind. Lösungen sind nicht vor 2007 zu erwarten.

23. Welche Auffassung vertritt die Bundesregierung zur Farbfestlegung von Taxifahrzeugen in § 26 Abs. 1 Ziff. 2 BOKraft?

Die Bundesregierung sieht – wie offenbar auch die Mehrheit der Länder – derzeit unter verkehrspolitischen Aspekten keine Veranlassung, die Regelung in § 26 Abs. 1 Nr. 1 BOKraft ersatzlos zu streichen. Das als Taxi eingesetzte Fahrzeug ist im Straßenverkehr durch die Farbe hell-elfenbein (vorgeschrieben nach § 26 Abs. 1 Nr. 1 BOKraft) und das Taxischild (vorgeschrieben nach § 26 Abs. 1 Nr. 2 in Verbindung mit Anlage 1 BOKraft) zu erkennen.

Die damit bezweckte Erkennbarkeit trägt dazu bei, dass das Taxi vor dem Hintergrund der im Taxi-Verkehr geltenden Beförderungspflicht seine Funktion, Mobilitätsbedürfnisse individuell zu bedienen, erfüllen kann. Nach Kenntnis der Bundesregierung ist es in der Vollzugspraxis üblich, die Verwendung einer hell-elfenbeinfarbenen Folie zur Abdeckung einer andersfarbig lackierten Karosserie zuzulassen. Dem Interesse an einem – bei anderer Farbgebung – möglicherweise höheren Wiederverkaufswert nach Beendigung des Einsatzes des Fahrzeugs als Taxi wird damit bereits Rechnung getragen.

Eine ersatzlose Streichung des § 26 Abs. 1 Nr. 1 BOKraft scheint auf Länderseite zurzeit nicht mehrheitsfähig zu sein. Eine ursprünglich darauf gerichtete gemeinsame Initiative des Saarlandes und Niedersachsens (Bundesratsdrucksache 835/03) fand im Bundesrat am 28. November 2003 keine Mehrheit (Bundesratsdrucksache 835/03 Beschluss).

24. Wie bewertet die Bundesregierung den wissenschaftlich begleiteten Feldversuch des Landes Baden-Württemberg bezüglich der Farbfreigabe für Taxis?

Die Bundesregierung wird diesen Feldversuch nach seinem Abschluss in voraussichtlich etwa 2 Jahren bewerten.

25. Plant die Bundesregierung den § 26 Abs. 3 und 4 BOKraft dahin gehend zu novellieren, dass den Taxiunternehmen, abgesehen von politischer und religiöser Werbung, Eigenwerbung und Fremdwerbung erlaubt wird, und wenn nein, warum nicht?

Für die Bundesregierung ist maßgebend, dass die Erkennbarkeit der Taxen auch im fließenden Verkehr gewährleistet bleibt (siehe auch Antwort zu Frage 23). Sie wird die in der Entschließung des Bundesrates vom 28. November 2003 befürwortete weitgehende Freigabe der Eigen- und Fremdwerbung prüfen.

26. Beabsichtigt die Bundesregierung, angesichts der Umstellung von mechanischen auf elektronische Taxameter/Wegstreckenzähler, auf die über § 28 BOKraft in Zusammenhang mit § 1 Nr. 3 des Eichgesetzes vorgeschriebene jährliche Eichpflicht für Taxameter zu verzichten, und wenn nein, warum nicht?

Dieser Vorschlag soll in den zuständigen Bund-Länder-Gremien auf seine Auswirkungen hin geprüft werden.

27. Gibt es Überlegungen im Hinblick auf Frage 26 eine Verpflichtung zur Eichung der Taxameter/Wegstreckenzähler lediglich bei Inbetriebnahme eines Fahrzeugs als Taxi oder Mietwagen, bei Reparaturen an den Geräten oder bei Tariferhöhungen festzuschreiben, und wenn nein, warum nicht?

Auf die Antwort auf Frage 26 wird verwiesen.

28. Gibt es seitens der Bundesregierung Überlegungen, Taxiunternehmer mit weniger als 10 Fahrzeugen von der Untersuchung durch den Arbeitsmedizinischen und Sicherheitstechnischen Dienst (ASD-VO) zu befreien, und wenn nein, warum nicht?

Eine ASD-VO gibt es nicht. Sollte der Themenkomplex Unfallverhütungsvorschriften zum Arbeitssicherheitsgesetz angesprochen sein, wird die Frage wie folgt beantwortet.

Nach dem Arbeitssicherheitsgesetz (ASiG) müssen Betriebe, die Arbeitnehmer beschäftigen, Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit bestellen, soweit dies aus Gründen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes erforderlich ist.

Das ASiG wird durch Unfallverhütungsvorschriften konkretisiert. Bei größeren Betrieben bereitet die Konkretisierung keine Probleme. Für Kleinbetriebe sind die Konkretisierungen unzureichend. Auf Initiative des ehemaligen Bundesministeriums für Arbeit und Sozialordnung und des jetzigen Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit arbeiten die Berufsgenossenschaften unter Federführung des Hauptverbands der gewerblichen Berufsgenossenschaften und mit Beteiligung von der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände e.V. und des Deutschen Gewerkschaftsbunds an den notwendigen Verbesserungen. Zentrales Ziel ist es, bedarfsgerechte und praktikable Lösungen

für Kleinbetriebe zu finden. Auch die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen ist intensiv an diesen Arbeiten beteiligt. Nach ihrer Einschätzung sind Ergebnisse im ersten Halbjahr 2004 zu erwarten.

29. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, die Zugangsregelungen zum Taxi- und Mietwagengewerbe dahin gehend zu modifizieren, dass Taxifahrer eine Ausbildung durchlaufen und damit Taxifahrer/in als Berufsbild anerkannt wird, und wird dies beabsichtigt?

Ausbildung und Einsatz von qualifiziertem Fahrpersonal im Taxen- und Mietwagenverkehr sind nach Auffassung der Bundesregierung in erster Linie eine Angelegenheit der Unternehmen des Taxenverkehrs. Der in der Frage zum Ausdruck kommende Ruf nach mehr Staat und nach weiteren Vorschriften für diesen Bereich ist für die Bundesregierung nicht nachvollziehbar. Erwogen wird zurzeit die Aufnahme einer Vorschrift in § 7 BOKraft, wonach das im Taxen- und Mietwagenverkehr eingesetzte Fahrpersonal die bei der Beförderung von Fahrgästen anzuwendenden personenbeförderungsrechtlichen Vorschriften zu beachten hat, insbesondere auch die örtlichen Verordnungen zum Taxenverkehr (§ 47 Abs. 3 bzw. § 51 PBefG). Diese Anforderung soll dem Unternehmer helfen, der ihm gemäß § 3 Abs. 1 BOKraft obliegenden Verpflichtung nachzukommen.

30. Beabsichtigt die Bundesregierung eine Mindestbreite für Taxistandplätze von 2,50 m einzuführen, um so zur Erhöhung der Sicherheit von Taxifahrern, Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmern beizutragen, und wenn nein, warum nicht?

Mit der Einführung dieser Mindestbreite für Taxistandplätze von 2,50 m könnte nach Auffassung der Bundesregierung ein Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr geleistet werden, da hierdurch die mit dem Ein- und Aussteigen auf der linken Fahrzeugseite typischerweise verbundenen Gefahren für Taxifahrer, Fahrgäste und andere Verkehrsteilnehmer reduziert werden könnten. Allerdings dürfen die möglichen Nachteile einer solchen Regelung für das Taxigewerbe nicht übersehen werden.

Eine Fülle attraktiver Standorte dürfte angesichts vielerorts nicht ausreichender Straßenbreiten den Taxiunternehmen nicht mehr zur Verfügung stehen. Daher wird eine starre Mindestbreitenvorgabe von 2,50 m nicht für sinnvoll erachtet. Es soll aber mit den zuständigen obersten Landesbehörden darüber gesprochen werden, ob und in welcher Form zu der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung zu Zeichen 229 (Taxenstand) oder in dem einschlägigen technischen Regelwerk EAR 91 (Empfehlungen für Anlegen des ruhenden Verkehrs) dem Anliegen des Taxigewerbes Rechnung getragen werden kann.

31. Ist es richtig, dass die Freistellungsverordnung (FreistellungsVO) im PBefG ursprünglich nur geringfügige Personenbeförderungen wie z. B. die Beförderung von Mitarbeitern zu Baustellen oder die Beförderung von Schülern zur und von der Schule von den strengen Bestimmungen des PBefG und der BOKraft befreien wollte, und wie steht die Bundesregierung dazu, dass diese Regelungen der FreistellungsVO immer stärker ausgeweitet werden und zunehmend Kinder, Schüler, Behinderte und Kranke von Fahrern ohne P-Schein mit Fahrzeugen, die nicht den Versicherungsvorschriften zur Personenbeförderung entsprechen, befördert werden?

Zur Frage, ob für die Durchführung freigestellter Beförderungen von Schülern und Behinderten eine Genehmigung und ein Personenbeförderungsschein gefordert werden sollte, hat das BMVBW im April 2000 auf Anregung verschiedener Verbände des gewerblichen Straßenpersonenverkehrs eine Anhörung der Kommunalen Spitzenverbänden sowie einiger vom Deutschen Städtetag als repräsentativ bezeichneter Kommunen durchgeführt.

Der Deutsche Städtetag, der Deutsche Städte- und Gemeindebund und der Landkreistag sowie der Landschaftsverband Rheinland haben sich gegen eine Änderung der Freistellungsverordnung ausgesprochen, weil sie davon ausgingen, dass die Streichung der entsprechenden Vorschriften zu mehr Bürokratie und zu höheren Aufwendungen für die dann nicht mehr freigestellten Beförderungen führen würde.

Die Stadt Köln hatte den damals noch gültigen Vertrag für die Schulbusbeförderung 1997 europaweit ausgeschrieben. Den Zuschlag habe ein Generalunternehmer erhalten, der 27 Subunternehmer einsetzte. Im Vertrag mit dem Generalunternehmer sei festgelegt worden, dass die eingesetzten Schulbusse nur durch Fahrer geführt werden dürfen, die im Besitz eines Personenbeförderungsscheines sind. Darüber hinaus sei vertraglich vorgeschrieben, dass eingesetzte Schulbusse den Vorschriften der BOKraft entsprechen müssen.

Bei dieser Ausgangslage kamen Bund und Länder im Bund/Länder-Fachausschuss Straßenpersonenverkehr im Jahr 2001 einvernehmlich zu dem Ergebnis, die Vorgehensweise der Stadt Köln den Kommunalen Spitzenverbänden als sachgerechte Lösung zu empfehlen. Überlegungen, die Freistellungsverordnung zu ändern, sind seither nicht weiter verfolgt worden.

Soweit im Einzelfall Verhaltensweisen Anlass für die Annahme sind, dass die Fahrer keine Gewähr dafür bieten, dass sie der besonderen Verantwortung bei der Beförderung von Fahrgästen gerecht werden, kann die Fahrerlaubnis der Klasse D (Busse) entzogen oder nicht mehr verlängert werden bzw. die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung zurückgenommen, widerrufen oder nicht mehr verlängert werden (§§ 11 Abs. 1, 48 Abs. 5 FeV).

Im Übrigen ergibt sich aus § 1 Abs. 2 BOKraft, dass viele Vorschriften der BOKraft auf freigestellte Beförderungen anwendbar sind.

32. Mit welcher Zielrichtung beabsichtigt die Bundesregierung – im Hinblick auf Frage 31 – die FreistellungsVO zu novellieren, beziehungsweise aus welchen Gründen nimmt die Bundesregierung hiervon Abstand?

Auf die Antwort zu Frage 31 wird verwiesen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333